



20.039

**Dringliche Änderung
des Luftfahrtgesetzes
angesichts der Covid-19-Krise****Révision partielle urgente
de la loi fédérale sur l'aviation
face à la crise du Covid-19***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 04.05.20 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.05.20 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.05.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.05.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.05.20 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.05.20 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.05.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.05.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Wir kommen zum Bundesgesetz über die Luftfahrt. Frau Bundespräsidentin Sommaruga ist im Anflug. (*Heiterkeit*)

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Mit der vorliegenden Änderung des Luftfahrtgesetzes soll die Rechtsgrundlage für Beteiligungen des Bundes an bestimmten Betrieben im Bereiche der Luftfahrt sowie für weitere Finanzhilfen des Bundes an solche Betriebe geschaffen werden, um einen unterbruchfreien und geordneten Betrieb der Landesflughäfen zu gewährleisten. Diese sind infolge der Covid-19-Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen unmittelbar gefährdet. Die Flugbewegungen auf den Schweizer Landesflughäfen sind fast vollständig zum Erliegen gekommen. Fluggesellschaften und flugnahen Betrieben in den Bereichen Bodenabfertigung und Flugzeugwartung drohen Liquiditätsengpässe. Bei der Luftfahrtindustrie handelt es sich um eine volkswirtschaftlich kritische Infrastruktur. Eine länger andauernde Unterbrechung der internationalen Anbindung der Schweiz wäre mit substantziellen volkswirtschaftlichen Einbussen verbunden. Die Vorlage sieht vor, die bestehende Rechtsgrundlage in den Artikeln 101 bis 103 des Luftfahrtgesetzes mit einem neuen Artikel 102a zu ergänzen. Damit soll sich der Bund zusammen mit den Landesflughäfen an Gesellschaften zur Sicherstellung der Erbringung von Dienstleistungen in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung beteiligen oder solchen Gesellschaften sowie den Landesflughäfen selber Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewähren können. Die Voraussetzungen für eine Beteiligung des Bundes und für die Ausrichtung weiterer Finanzhilfen sowie die Bedingungen und Auflagen für Darlehen, Bürgschaften und Garantien sollen vom Bundesrat geregelt werden.

Die für die Aufrechterhaltung der internationalen Anbindung der Schweiz notwendigen flugnahen Betriebe wie Swissport International, Gategroup und SR Technics sind weltweit tätig und mehrheitlich im Besitze asiatischer Investoren. Die aktuellen Unternehmensstrukturen von Swissport und Gategroup lassen eine finanzielle Unterstützung des Bundes nach den festgelegten Bedingungen noch nicht zu. Bei SR Technics könnten die notwendigen Sicherheiten für allfällige Darlehen grundsätzlich aufgebracht werden. Damit die Wiederaufnahme des Flugbetriebs durch den Ausfall eines systemkritischen Unternehmens nicht beeinträchtigt wird, sollen unter der operativen Führung der Landesflughäfen Auffangstrukturen vorbereitet werden. Deren konkrete Ausgestaltung und die finanzielle Lastenteilung müssen in Gesprächen mit den Flughäfen und Standortkantonen noch konkretisiert werden.

Der Mittelbedarf für allfällige Massnahmen zur Unterstützung der für die Schweiz kritischen Teile der flugnahen Betriebe wird auf rund 600 Millionen Franken geschätzt. Im Gegensatz zu den Garantien zugunsten der





Fluggesellschaften könnte bei den flugnahen Betrieben schon bald ein Bedarf nach direkter finanzieller Unterstützung in Form von Darlehen oder im Falle von Auffangstrukturen auch in Form von Beteiligungen entstehen. Damit der Bund gegebenenfalls rasch reagieren kann, beantragt der Bundesrat mit dem Verpflichtungskredit, über den wir morgen befinden werden, gleichzeitig einen Nachtragskredit von 600 Millionen Franken.

Gemäss aktuellem Luftfahrtgesetz kann der Bund der schweizerischen Luftfahrt an den Betrieb regelmässig geflogener Linien Beiträge oder Darlehen gewähren. Der Bund kann sich an Flugplatz- oder Luftverkehrsunternehmen beteiligen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt. Eine Unterstützung hingegen der flugnahen Betriebe ist aktuell nicht möglich. Um bei Bedarf rasch reagieren zu können, soll die erforderliche Gesetzesänderung vom Parlament in der ausserordentlichen Session im dringlichen Verfahren beraten werden.

Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat den gesetzgeberischen Handlungsbedarf anerkannt und teilt die Auffassung des Bundesrates, dass es sich bei den Bodenabfertigungsdiensten um einen Teil der volkswirtschaftlich kritischen Infrastruktur der Luftfahrtindustrie handelt, die für das Funktionieren von Flughäfen und Flugbetrieb unerlässlich ist. Es rechtfertigt sich somit, subsidiär mit Hilfen die Funktionsfähigkeit der Luftfahrtindustrie aufrechtzuerhalten. In der Umsetzung stützt sich die Kommission darauf ab, dass gestützt auf Artikel 102a Absatz 2 letzter Satz, der die Unterstützung ausschliesslich an Dienstleistungen in der Schweiz koppelt, die gleichen Auflagen wie für die Unterstützung der Swiss gelten, also subsidiäre Darlehen, aber nur dann, wenn der Geldkreislauf in der Schweiz gehalten werden kann; kein Cash-Pooling mit Konzernzentralen; keine Dividenden- oder sonstigen Zahlungen an Konzerne, bevor die Darlehen zurückbezahlt sind; Sicherheiten bei Assets oder Gesellschaften in der Schweiz sowie die Erfüllung von vertraglich geschuldeten Zahlungen an systemrelevante Partner.

Im Nachgang zur Krisenbewältigung wird man prüfen müssen, ob in der Schweiz weitergehende gesetzgeberische Anpassungen etwa hinsichtlich Liquidität, Solidität und Reservenbildungspflicht von Fluggesellschaften und flugnahen Betrieben sowie hinsichtlich der Gebührenregulierung zur

AB 2020 S 201 / BO 2020 E 201

besseren Absicherung der Flughäfen und der Flugindustrie erforderlich wären. Ihre Kommission hat die Vorlage des Bundesrates ohne Veränderung übernommen; dies auch, um die Verabschiedung in der Schlussabstimmung am Mittwoch, allenfalls am Donnerstag, überhaupt zu ermöglichen.

Es liegen zwei Anträge vor, die allerdings in einer Minderheit geblieben sind. Sie werden dann anschliessend erläutert. Die Kommissionsmehrheit beantragt, auf die Vorlage einzutreten und in der Detailberatung der Mehrheit zu folgen.

Noch einen Hinweis möchte ich beim Eintreten bereits machen: Die Kommission unterstützt ausdrücklich die von der Finanzkommission des Ständerates beantragten Auflagen zu den Krediten an die Luftfahrtindustrie, sowohl die sozialpolitischen wie auch die klimapolitischen. Erstere verlangen, dass begünstigte Unternehmen verpflichtet werden, mit den Sozialpartnern sozial verträgliche Lösungen zu suchen, sofern ein Personalabbau unvermeidlich sein wird. Weiter unterstützt die KVF-S die Forderung, dass, wer durch staatliche Unterstützung begünstigt wird, in der Verpflichtung steht, schweizerische Lohnstandards zu erfüllen bzw. die Anstellungsbedingungen mit den Sozialpartnern auszuhandeln oder aber bestehende Gesamtarbeitsverträge einzuhalten.

Auch die klimapolitisch motivierte Auflage unserer Finanzkommission zu den Verpflichtungskrediten unterstützt die KVF-S ausdrücklich. Demnach wird die Unterstützung an die Auflage geknüpft, dass, wer unterstützt wird, sich verpflichtet, in der künftigen standortpolitischen Zusammenarbeit mit den Flugverkehrsunternehmen die Klimaziele des Bundes zu kontrollieren und weiterzuentwickeln.

So weit meine Ausführungen zum Eintreten.

Knecht Hansjörg (V, AG): Angesichts der prekären Situation der Luftfahrtunternehmen ist eine staatliche Unterstützung notwendig. Diese darf allerdings nicht ins Blaue hinein erfolgen, sondern muss an klare Bedingungen und Garantien geknüpft sein. Es ist dabei festzuhalten, dass die öffentliche Hand grundsätzlich nur subsidiär tätig werden darf. Erst wenn alle anderen Mittel ausgeschöpft sind, darf staatliche Hilfe in Anspruch genommen werden. Die staatliche Unterstützung ist das Sicherheitsnetz und nicht die erste Anlaufstelle.

Wird die Hilfe der öffentlichen Hand beansprucht, so müssen konkrete Bedingungen erfüllt sein. Das Engagement des Staates muss dazu dienen, die aviatische Infrastruktur und die Anbindung der Schweiz an den internationalen Flugverkehr zu erhalten. Denn die Hilfe der öffentlichen Hand rechtfertigt sich nur aufgrund der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrtgesellschaften und der flugnahen Betriebe. Das inländische Leistungsangebot für die übrigen Wirtschaftsteilnehmer muss erhalten werden, und auch möglichst viele Arbeitsplätze sollten gesichert werden. Auch während der Corona-Pandemie zeigte sich, wie wichtig ein funktionierender einheimischer Flugbetrieb ist, sei es bei den zahlreichen Rückholaktionen von im Ausland



gestrandeten Personen, sei es bei der Beschaffung von medizinischem Schutzmaterial in Asien per Flugzeug. Die Verträge müssen daher zwingend so ausgestaltet sein, dass die Finanzmittel in der Schweiz bleiben, und zwar ausnahmslos. Mittelabflüsse ins Ausland sind zu verhindern, egal, ob dies in Form von Zahlungen, Dividendenausschüttungen, Übertragung von Sachwerten, Rechten oder Forderungen, Gewährung von Krediten oder jeglichen sonstigen Transferleistungen erfolgt. Ebenso ist sicherzustellen, dass die Ertragsgrundlage von Unternehmen, welche Hilfe in Anspruch nehmen, innerhalb ihres Konzerns nicht marginalisiert wird. Die Gesellschaften sollen in der Lage sein, die erhaltenen Leistungen vollumfänglich zurückzubezahlen.

Auch wenn es zwar in der aktuellen Vorlage nicht vorgesehen ist, möchte ich es doch noch einmal unmissverständlich festhalten: Solidarbürgschaften und A-Fonds-perdu-Beiträge sind auf jeden Fall zu vermeiden. Zudem ist meines Erachtens aufgrund der Dringlichkeit auch eine Verknüpfung mit Klimazielen oder anderen Auflagen nicht nötig. Die Fluggesellschaften müssen sich ohnehin an die geltenden gesetzlichen Regelungen, so auch an Umweltauflagen, halten.

Somit beantrage ich, dem Bundesrat zu folgen und der Vorlage zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Es ist bekannt: Der Luftverkehr ist weltweit eingebrochen, und der Betrieb auf den Schweizer Landesflughäfen ist praktisch vollständig zum Erliegen gekommen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs ist hoch, sowohl im Passagierverkehr als auch bei der Luftfracht, die ja ein elementarer Teil der Schweizer Wertschöpfungskette ist. Für rund 70 Prozent der Schweizer Unternehmen ist die Abwicklung von Luftfracht eine wichtige Grundvoraussetzung. Mehr als ein Drittel aller Exporte verlässt die Schweiz per Luftfracht, und rund ein Sechstel aller Importe erreicht die Schweiz per Flugzeug. Schliesslich wird durch die Branche auch eine grosse Anzahl von Arbeitsplätzen angeboten.

Bedeutend für den Betrieb der Flughäfen sind aber nicht nur die Flugzeuge, also nicht nur die Luftfahrtunternehmen, sondern auch die Bodenabfertigungsdienste und die Flugzeugwartungsdienste, also die sogenannten flughnahen Betriebe. Es handelt sich hier um verschiedene Unternehmen, welche die Abwicklung und Beförderung der Passagiere, des Gepäcks und der Fracht vornehmen. Dazu gehören aber auch das Catering, die Beladung und Betankung der Flugzeuge, die Reinigung der Flugzeuge, Sicherheitsdienste, Treibstofflieferungen und der Betrieb der Tankanlagen – das sind diese flughnahen Betriebe.

Aus heutiger Sicht werden die Einschränkungen im Luftverkehr noch länger anhalten. Weil dadurch Einnahmen fast vollständig ausfallen, sind in wenigen Wochen bei allen Fluggesellschaften und Bodenabfertigungsunternehmen Liquiditätsengpässe zu erwarten. Ich sage Ihnen, wer konkret bereits finanzielle Unterstützung des Bundes beantragt hat: Das sind die Fluggesellschaften Swiss International Air Lines und Easyjet Switzerland. Gesuche sind ebenfalls von den flughnahen Unternehmen eingegangen, die an allen Landesflughäfen aktiv sind. Das sind Swissport International, Gategroup und SR Technics. Alle drei Gesellschaften – diese flughnahen Betriebe – befinden sich mehrheitlich im Besitz ausländischer Investoren.

Der Bundesrat hat sich an seiner Sitzung vom 8. April bereit erklärt, in Abstimmung mit den Kantonen Massnahmen zu prüfen, damit die internationale Anbindung der Schweiz im Luftfahrtbereich nicht durch die Corona-Pandemie gefährdet wird. Dann haben das Eidgenössische Finanzdepartement und mein Departement zusammen mit dem Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung vertiefte Abklärungen der wirtschaftlichen Situation, aber auch der Organisationsstrukturen der genannten Unternehmen vorgenommen. Am 29. April hat der Bundesrat beschlossen, dem Parlament – also Ihnen – zur Überbrückung von Liquiditätsengpässen je einen Verpflichtungskredit für Garantien des Bundes zur Sicherung der Darlehen der Banken zugunsten der Swiss und der Edelweiss sowie für allfällige Unterstützung von flughnahen Betrieben an den Landesflughäfen zu unterbreiten.

Der Kommissionssprecher hat es gesagt, die Verpflichtungskredite wurden von den Finanzkommissionen beraten. Beide haben am letzten Freitag diesen Krediten zugestimmt. Jetzt braucht es aber für eine allfällige Unterstützung der flughnahen Betriebe eine rechtliche Grundlage. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat Ihnen hier diese Änderung des Luftfahrtgesetzes vorlegt, und zwar im dringlichen Verfahren, damit wir die rechtliche Grundlage haben, sofern wir zum Schluss kommen, dass dort ebenfalls eine Unterstützung sinnvoll und notwendig ist – selbstverständlich immer mit den strengen Voraussetzungen, wie wir sie generell für die Unterstützung im Bereich Luftfahrt formuliert haben.

Nach geltendem Gesetz kann der Bund die schweizerische Luftfahrt mit Beiträgen und Darlehen unterstützen. Dabei ist in jedem Fall die finanzielle Lage des Empfängers zu berücksichtigen. Mit dieser Gesetzesänderung schaffen Sie die Möglichkeit, dass der Bundesrat für diese flughnahen Betriebe dann entsprechende mögliche Vorbereitungsarbeiten aufnehmen kann.

Sie werden sicher auch noch darüber diskutieren, warum der Bundesrat entschieden hat, die Swiss und nicht Easyjet Switzerland zu unterstützen respektive Garantien an ein Bankenkonsortium zu geben, das sich bereit



erklärt hat, der Swiss eine solche Unterstützung zur Liquiditätssicherung zu geben.

AB 2020 S 202 / BO 2020 E 202

Wir haben beide Unternehmen angeschaut. Sie haben unterschiedliche Strukturen. Der Bundesrat ist nach eingehender Prüfung, auch durch externe Experten, zum Schluss gekommen, dass Easyjet Switzerland gemäss den heutigen Regeln die Covid-Kredite in Anspruch nehmen kann. Weil ihr Umsatz unter 500 Millionen Franken ist, besteht diese Möglichkeit. Eine gleiche Unterstützung, wie wir sie für die Swiss vorschlagen, kommt bei Easyjet Switzerland nicht infrage, weil die Verbindung zwischen Easyjet Switzerland und Easyjet International eine andere ist als zwischen der Lufthansa und der Swiss. Da sind einige Voraussetzungen nicht vergleichbar. Noch einmal, damit ich es mit aller Deutlichkeit gesagt habe: Wir haben für die Unterstützung der beiden Airlines die genau gleichen Kriterien angewendet. Wir haben sie der genau gleichen Prüfung unterzogen und sind dann zu diesem Schluss gelangt.

Jetzt diskutieren Sie aber nicht die Kredite, sondern jetzt diskutieren Sie die gesetzliche Grundlage, um die Möglichkeit zu schaffen, auch für flugnahe Betriebe eine Lösung zu finden; dies allenfalls mit einer Beteiligung an Auffanggesellschaften, weil bei diesen flughafenbetriebe die Voraussetzungen kaum gegeben sind, dass ein ähnliches Konstrukt angewendet werden kann, wie wir es bei der Swiss vorgesehen haben. Wir haben diese Vorlage mit diesem Vorgehen in enger Zusammenarbeit mit den Flughäfen, aber auch mit den Flughafenkantonen – und zwar mit allen betroffenen Flughafenkantonen – abgesprochen. Ich habe mir bestätigen lassen, dass dieses Vorgehen von allen Flughafenkantonen, also Kantonen mit Landesflughäfen, explizit begrüsst wird.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Vorlage zu unterstützen. Ich werde mich nachher noch zu den Minderheitsanträgen und zum Einzelantrag äussern.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Bundesgesetz über die Luftfahrt Loi fédérale sur l'aviation

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 101 Abs. 1bis

Antrag der Minderheit I

(Mazzone, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Zopfi)

Der Bund gewährt diese Beiträge oder Darlehen nur unter der Voraussetzung, dass sich das Unternehmen verpflichtet, auf den gewerbmässigen Personentransport zwischen Landesflughäfen zu verzichten, zwischen denen eine Zugverbindung mit einer Fahrtzeit von weniger als drei Stunden besteht.

Antrag der Minderheit II

(Zopfi, Mazzone)

Die Unterstützung von bestehenden Linien wird zur Rückzahlung fällig, wenn die Anzahl der Luftbewegungen höchstens 80 Prozent des Niveaus vor der Unterstützung erreicht. Der Bund regelt die Modalitäten der Rückzahlungsverpflichtung. Er kann in begründeten Fällen einzelner Linien von einer Rückzahlungsverpflichtung absehen oder andere Modalitäten vereinbaren, wenn wichtige volkswirtschaftliche oder ökologische Gründe es rechtfertigen.

**Art. 101 al. 1bis***Proposition de la minorité I*

(Mazzone, Herzog Eva, Rechsteiner Paul, Zopfi)

La Confédération alloue de tels subventions ou prêts uniquement si l'entreprise s'engage à renoncer au transport commercial de personnes entre deux aéroports nationaux lorsqu'une correspondance ferroviaire de moins de trois heures est disponible.

Proposition de la minorité II

(Zopfi, Mazzone)

Le soutien accordé aux lignes existantes doit être remboursé si le nombre de mouvements aériens correspond au maximum à 80 pour cent du niveau précédant l'octroi du soutien. La Confédération définit les modalités de l'obligation de remboursement. Elle peut, dans des cas dûment motivés, exempter certaines lignes d'une obligation de remboursement ou convenir d'autres modalités, si des raisons économiques ou écologiques importantes le justifient.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Artikel 101 ist eigentlich nicht Gegenstand des bundesrätlichen Entwurfes zur Revision des Luftfahrtgesetzes. Nichtsdestotrotz gibt es zwei Anträge, die sich auf diesen Artikel beziehen. Beide sind klimapolitisch begründet. Ich schlage vor, dass Frau Kollegin Mazzone und Herr Kollege Zopfi die beiden Minderheitsanträge kurz vorstellen und ich Ihnen anschliessend die Überlegungen der Kommissionmehrheit dazu erläutere.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Ihr Wunsch ist mir Befehl, Herr Engler.

Mazzone Lisa (G, GE): Aujourd'hui, l'aviation est responsable de près de 20 pour cent de notre facture climatique. On a entendu dans les déclarations sur l'état du pays un grand nombre de références au climat. C'est, aujourd'hui, un moment où justement on peut introduire cette préoccupation dans le débat sur la direction qu'on souhaite prendre.

En France et en Autriche, des conditions d'ordre environnemental ont été posées aux compagnies aériennes en échange d'un soutien par le biais de prêts et de cautionnements. En Allemagne, ce sont des conditions qui sont d'ordre financier. Il y a donc deux modèles: un modèle dans le cadre duquel on attend un profit financier – c'est celui utilisé par l'Allemagne, avec un taux d'intérêt de 9 pour cent pour les prêts, et un modèle par lequel on attend un profit environnemental et social, avec des conditions climatiques.

Il est clair que si nous intervenons dans le cadre d'un soutien spécial – c'est ce qu'on fait ici: on va au-delà de ce qui est prévu pour les autres secteurs, c'est un soutien privilégié –, il faut le faire dans une optique d'intérêt public. L'intérêt public tient justement à notre capacité à surmonter la crise climatique d'une part, mais aussi très concrètement à considérer les nuisances aux abords des aéroports, qui font énormément débat. Donc l'aviation est importante, mais l'aide qui doit pouvoir accompagner l'aviation doit aller dans le sens de l'intérêt public. En 2008, lorsqu'on a décidé de sauver les banques, cela a été fait avec des contreparties pour renforcer leur modèle d'affaires. C'est la même chose qu'il faudrait faire ici.

Alors, qu'est-ce qui est d'intérêt public? Que se passe-t-il depuis une quinzaine d'années dans le secteur? Ce qu'on a vu, c'est une explosion du trafic "low cost", avec un dumping environnemental du fait que l'aviation bénéficie d'un privilège fiscal: elle ne paie aucune taxe sur le carburant à l'échelle internationale. Cela sabote nos autres efforts climatiques. En réalité, 80 pour cent des destinations sont aujourd'hui européennes. Dans le même temps, le chemin de fer a réduit son offre parce qu'il subit cette concurrence.

L'intérêt public, c'est aussi réduire les nuisances; c'est la transition vers un secteur dont l'activité doit être réduite, orientée vers des liaisons qui sont stratégiques pour notre diplomatie, pour notre économie. Ici, la question porte, cela a été dit, non sur les entreprises actives au sol, mais sur les compagnies aériennes, et en particulier sur la liaison Genève-Zurich.

AB 2020 S 203 / BO 2020 E 203

Je ne sais pas si vous êtes au courant que Zurich est la sixième destination au départ de l'aéroport de Genève. Cela représente plus de 600 000 passagers par an, un chiffre qui a augmenté de 30 pour cent ces cinq dernières années. Il s'agit de deux villes distantes de moins de 300 kilomètres l'une de l'autre, à moins de trois heures de train, et on devrait pouvoir se passer de liaison aérienne si on a des correspondances de qualité en train. A noter d'ailleurs, comme cela a été relevé dans la commission, qu'il y a même des offres qui rendent plus avantageux un départ de Genève avec escale à Zurich plutôt qu'un départ de Zurich, même si on





habite à Lausanne. Cela montre qu'on privilégie ou que l'on dope un système qui n'est pas très respectueux de l'environnement, tout en sachant que c'est 150 fois plus polluant de faire cette liaison en avion.

La compagnie Swiss a déjà un partenariat avec les CFF pour le Tessin, ce qui permet aux Tessinois de rejoindre Zurich avec une bonne liaison par train et les services qui vont avec. Ici, l'idée est la même. Evidemment, peu de gens voyagent de Genève à Zurich en avion avec pour destination finale Zurich, mais ils empruntent cette liaison pour rejoindre d'autres destinations. Or, cela pourrait être fait avec le train, avec un bon service et un bon partenariat avec les CFF. C'est aussi dans l'intérêt de Genève puisqu'une initiative visant à diminuer les nuisances liées à l'aéroport a été acceptée et que la constitution cantonale a été modifiée.

On a calculé qu'environ un quart des nuisances générales occasionnées par Swiss à Genève, y compris le bruit, sont dues à sa liaison Genève-Zurich, tandis que 8 pour cent des émissions de CO₂ dues à Swiss à Genève sont générées par cette liaison. Ma proposition de minorité est un levier assez simple pour réduire l'impact climatique et agir dans le sens de l'intérêt public, tandis qu'il serait intéressant pour la Genève internationale d'avoir de bons partenariats avec les CFF, comme on le souhaite. C'est pour cela que je vous invite à soutenir cette proposition.

Zopfi Mathias (G, GL): Vorab als erste Vorbemerkung: Ich unterstütze den Antrag der Minderheit Mazzone auch. Wenn beide Minderheitsanträge angenommen würden, würde meine Minderheit natürlich Absatz 1ter werden.

Eine zweite Vorbemerkung: Mir ist bewusst, dass man meinen Antrag auch im Rahmen der Bewilligung des Verpflichtungskredits stellen könnte. Ich meine aber, dass er nicht nur für den konkreten Fall Sinn macht, sondern auch für allfällige künftige Fälle.

Als dritte Vorbemerkung: Der Präsident der Kommission hat gesagt, es seien klimapolitische Anliegen. Das trifft für mein Anliegen zu, es ist aber auch – das möchte ich betont haben – ein finanzpolitisches Anliegen.

Es gibt drei Punkte, in denen wir uns alle mehr oder weniger einig sind:

1. Die Luftfahrtbranche, und zwar am Boden und in der Luft, ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Sie ist, wenn man das so sagen will, systemrelevant.
2. Nicht jeder Teil dieser Branche ist gleich systemrelevant. Die Luftfahrtbranche in der Luft war vor der Krise überdimensioniert. Es hat ein Preiskampf gewütet, der sowohl ökonomische als auch ökologische Konsequenzen mit sich brachte. Anders gesagt: Die Billigflüge der Generation Easyjet sind nicht systemrelevant.
3. Staatshilfe muss sich auf das Nötigste beschränken. Sie soll keine Geschäftsmodelle der Vergangenheit stützen, und – um es mit den Worten von Kollege Fässler von vorhin zu sagen – der Bund bietet keine Vollkaskoversicherung an.

Damit komme ich zu meinem Antrag. Mit den vorliegenden Kreditbeschlüssen, die wir morgen behandeln, wollen wir für diese volkswirtschaftlich wichtige Branche in einer schwierigen Situation Soforthilfe leisten. Es darf aber nicht sein, dass wir damit eine Rückkehr zum Stand vor der Krise vollständig finanzieren. Was ich mir wünsche, ist nicht schwarz oder weiss, sondern das, was auch Kollege Jositsch eingangs an diesem Sitzungstag gesagt hat: eine nachhaltige Aviatik.

Das Problem bei diesem Vorhaben ist nun, dass die Rückzahlung innert fünf Jahren fällig wird. Mit meinem Minderheitsantrag II würden wir eine zusätzliche Bedingung einbauen, wonach die Rückzahlung dann fällig wird, wenn bei den Flugbewegungen 80 Prozent des Vorkrisenniveaus erreicht sind. Wieso das? Es kann sein, dass das Niveau in diesen fünf Jahren gar nicht erreicht wird. Es kann aber genauso gut sein, dass der alte, ungesunde Stand vor der Krise relativ schnell wieder erreicht wird. Deshalb brauchen wir eine solche Beschränkung. Andernfalls würden wir mit Bundesgeldern, mit staatlichen Mitteln den Wiederaufbau bis auf ein ungesundes Niveau finanzieren, welches wir gar nicht möchten.

Wenn die unterstützten Gesellschaften, vorab die Swiss, tatsächlich wieder auf das gleiche Niveau der Flugbewegungen wie vor der Krise wachsen möchten, dann können sie das immer noch tun. Ihre unternehmerische Freiheit ist immer noch gegeben. Die Swiss kann zu diesem Zweck Kapitalerhöhungen durchführen und kann Investoren überzeugen usw. Sämtliche Möglichkeiten, die eine privatrechtliche Gesellschaft hat, stehen ihr zur Verfügung. Ich glaube aber, dass dies gar nicht mehr die Absicht ist, immerhin muss die Flugzeugflotte in der jetzigen Krise wegen der längeren Unsicherheit bestimmt bereits reduziert werden. Wenn wir keine solche Auflage machen, dann besteht die Gefahr, dass mit Bundesgeld ein Wiederaufbau bis auf das alte Niveau finanziert wird.

Dem Argument, das ich heute in der Kommission gehört habe, wonach wir damit eine Ungleichbehandlung einführen, möchte ich entgegnen, dass allein die Unterstützung an sich bereits eine Ungleichbehandlung gegenüber Mitbewerbern ist. Es wäre aber ökologisch und ökonomisch unsinnig, wenn wir unser Geld aufbringen und nicht zurückziehen, sobald ein Niveau erreicht ist, das für unsere Volkswirtschaft vertretbar und wichtig ist,



sondern länger finanzieren, als es eigentlich nötig ist.

Man könnte einwenden, dass mein Antrag eine gewisse Starrheit aufweist. Das mag im ersten Satz der Fall sein, weshalb ich Ihnen einen dritten Satz vorschlage: In Einzelfällen, wenn volkswirtschaftliche oder ökologische Gründe dafür sprechen, dass eine Linie wieder auf das Vorkrisenniveau oder vielleicht sogar darüber hinaus anwachsen muss, kann der Bundesrat andere Auflagen beschliessen. Mein Minderheitsantrag II bietet also die nötige Flexibilität, verhindert aber ein Zurück zu alten Geschäftsmodellen auf Kosten des Bundes. Ich danke Ihnen, wenn Sie für mich aufstehen.

Français Olivier (RL, VD): J'ai de la sympathie pour la proposition de la minorité I (Mazzone). Comme je suis Vaudois, je vous dirai je ne suis ni pour ni contre, mais je voudrais bien que cela change. Je pense que Mme la conseillère fédérale Sommaruga peut nous aider au changement.

Si, à l'instant, vous cherchez un vol Genève-Stockholm, le prix le meilleur marché est de 140 francs. Si vous cherchez un vol Zürich-Stockholm, le prix le meilleur marché est de 157 francs. Ce qui pose un problème, c'est le modèle pour attirer les clients. Ce modèle m'interroge.

Par contre, je rejoins un argument évoqué par le président de notre commission et par la majorité de la commission: je peux comprendre que, pour des questions de commodité, la Genève internationale a besoin de disposer de vols directs, mais je ne peux pas accepter le différentiel de prix. Là, Madame la conseillère fédérale, votre réponse sera très importante. Je pense qu'il y a un échange et un dialogue à avoir avec la compagnie Swiss pour que les choses soient tout simplement pleines de bon sens.

Voilà, je ne suis ni pour ni contre, je voudrais bien que cela change, mais, au vote, je m'abstiendrai.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Ich vertrete hier die Kommissionsmehrheit. Auch die Kommissionsmehrheit möchte, dass die Fluggesellschaften für Staatshilfen klimapolitische Auflagen zu erfüllen haben. Entsprechend hat die Kommission ausdrücklich die Auflagen unterstützt, welche die Finanzkommission des Ständerates im Zusammenhang mit den fraglichen Verpflichtungskrediten beschlossen hat. Das heisst, wer unterstützt wird, verpflichtet sich, in der künftigen standortpolitischen Zusammenarbeit mit den

AB 2020 S 204 / BO 2020 E 204

Flugverkehrsunternehmungen die Klimaziele des Bundesrates zu kontrollieren und weiterzuentwickeln. Insofern trifft es nicht zu, dass keine klimapolitischen Auflagen an die Gewährung dieser Staatshilfen geknüpft sind.

Konkret lehnt die Kommissionsmehrheit beide Minderheitsanträge ab, sowohl die Minderheit I (Mazzone) als auch die Minderheit II (Zopfi), und zwar aus folgenden Gründen: Beide stehen in keinem direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Krise, und sie schränken den Verhandlungsspielraum des Bundesrates ein.

Kommt hinzu, dass der Minderheitsantrag Mazzone möchte, dass den Flugverkehr innerhalb der Schweiz einschränken muss, wer von Bundesgeldern profitiert; wo eine Zugverbindung besteht, die nicht länger als drei Stunden dauert, dürfte nicht mehr geflogen werden. Das wäre beispielsweise zwischen Genf und Zürich der Fall. Nur sollte man beachten, dass Flüge auch zwischen Genf und Zürich die Westschweiz an die interkontinentalen Flüge ab Zürich anbinden. Eine Mehrzahl der Passagiere steigt in Zürich ein oder auf weiterführende Flüge ab Zürich um.

Insofern ist die Kommission der Auffassung, dass man eine so gravierende Änderung nicht in einem Hau-ruck-Verfahren, wie es das Dringlichkeitsrecht darstellt, machen kann. Man müsste auch die Standortkantone, die Flughafenkantone mit einbeziehen. Deshalb möchte die Kommissionsmehrheit Sie bitten, den Antrag der Minderheit I (Mazzone) abzulehnen.

Gleich verhält es sich beim Minderheitsantrag Zopfi: Auch er möchte den Verhandlungsspielraum des Bundesrates einschränken. Der Bundesrat verfügt heute gestützt auf die geltende Gesetzgebung über einen umfassenden Spielraum, Bedingungen und Auflagen für Finanzhilfen festzulegen. Die Kommissionsmehrheit stellt sich auf den Standpunkt, dass man diesen Spielraum gerade in der jetzigen Phase nicht zusätzlich einschränken darf – auch hier mit Verweis darauf, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen die klimapolitischen Vorgaben der Finanzkommission stützt.

Hinzu kommt – Kollege Zopfi hat dieses Argument bereits antizipiert –, dass eine Wettbewerbsverfälschung gegenüber anderen Airlines verursacht würde, wenn die von unserem Land unterstützte Airline bei der Anzahl der Flugbewegungen gleichzeitig eingeschränkt würde. Entsprechend würde auch der ausgehandelte Vorteil infrage gestellt. Herr Bundesrat Maurer hat heute Vormittag in der KVF einlässlich ausgeführt, dass mit diesen Finanzhilfen auch Vorteile für die Standortsicherung der Schweiz erreicht wurden, nämlich mit den Garantien über die interkontinentalen Anbindungen. Es wurde uns gesagt, dass die Swiss sich verpflichtet hätte, den



gleichen Standard wie für Frankfurt und für München auch für die Schweiz, für Zürich zu garantieren. Das würde man mit diesem Antrag womöglich gefährden. Auch dazu sagt die Kommissionsmehrheit Nein. Im Übrigen ist es das CO₂-Gesetz, das den Verhandlungsgegenstand für die Klimapolitik darstellt: Klimapolitik machen wir in erster Linie dort und nicht im Rahmen des Dringlichkeitsrechts für Staatshilfen zugunsten von gefährdeten Flugunternehmen.

Schmid Martin (RL, GR): Ich spreche nicht zu den klimapolitischen Hinweisen, mache Ihnen aber trotzdem beliebt, der Mehrheit zuzustimmen. Was möchte ich Ihnen mitteilen? Ich habe schon in der WAK das Thema der vorausbezahlten Tickets eingebracht, und wir haben nach einer Lösung gesucht, um im Rahmen der Staatshilfe eine Möglichkeit zu schaffen, dass diejenige Airline, die bereits Zahlungen für vorausbezahlte Tickets erhalten hat, die Tickets zurückbezahlt, wenn sie Staatshilfe in Anspruch nimmt. Ich habe mich überzeugen lassen, dass es nicht sachgerecht wäre, dies hier zu verknüpfen, ebenso wenig wie die klimapolitischen Ziele. Deshalb stimme ich auch mit der Mehrheit.

Aber ich hätte Frau Bundespräsidentin Sommaruga gerne die Frage gestellt, ob diese Frage im Rahmen der Verhandlungen, die ja zu dieser Kreditvergabe stattfinden, auch ein Thema ist. Wir haben morgen unter der Leitung des Präsidenten der Kommission für Rechtsfragen auch über eine Motion zu befinden, mit welcher wir über einen Betreibungs- bzw. einen Zahlungsaufschub diskutieren. Nur löst dies das Problem eigentlich nicht, denn nur ein Aufschub hilft den Kunden nicht; die wollen eigentlich jetzt ihr Geld zurückhaben. In diesem Dilemma möchte ich Sie, Frau Bundespräsidentin, anfragen, wie Sie verhandlungstaktisch vorgehen, um auch diesem Ihnen als ehemaliger Konsumentenschützerin sicher bekannten Anliegen zum Durchbruch zu verhelfen, sodass einerseits eben unsere Luftfahrtindustrie, unsere Volkswirtschaft gesichert werden kann, andererseits aber auch die anderen legitimen Interessen Berücksichtigung finden.

Ich bitte Sie, mit der Mehrheit zu stimmen und die Vorlage gutzuheissen.

Juillard Charles (M-CEB, JU): Je ne suis pas Vaudois, et pourtant je doute. Je n'ai pas signé l'appel du 4 mai, mais pourtant je m'interroge. Et moi aussi, je voudrais que quelque chose change dans le domaine de l'aviation.

Je suis effectivement partagé. La situation dans laquelle nous nous trouvons est un peu la même qu'il y a quelques années, souvenez-vous, lorsque Barack Obama a dû sauver l'industrie automobile américaine. Si celui-ci avait fixé des conditions sur la qualité des moteurs, pour des moteurs moins polluants, à cette époque, je pense qu'au moins la moitié des Américains rouleraient dans des voitures beaucoup plus propres et plus écologiques.

Alors, je n'ai pas la réputation dans le Jura d'être un écologiste, mais j'ai des enfants et je serai bientôt grand-papa. Alors je m'interroge sur l'avenir et je me demande si ici, sans vouloir faire de la politique écologiste, nous n'avons pas peut-être quelque chose à faire. Or, je dois dire qu'il n'y a aucune des deux propositions de minorité qui va vraiment dans ce sens. Il y en a une qui va un peu dans ce sens, mais pas suffisamment loin à mon goût.

C'est la raison pour laquelle je vais certainement m'abstenir, quelle que soit la solution qui sera retenue. Mais je tenais quand même à vous dire qu'on est peut-être en train de rater une occasion d'entreprendre un premier virage afin de concrétiser cette vision un peu moins polluante de l'aviation, parce que l'on sait aussi que cela ne peut pas continuer comme jusqu'à maintenant, notamment aussi au niveau du prix des billets d'avion.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich muss Ihnen sagen, ich habe sehr viel Verständnis dafür, dass Sie, wenn Sie über die Luftfahrt sprechen, diese dann auch mit klimapolitischen Zielen verbinden wollen. Die Diskussion ist ja auch nicht neu, aber jetzt steht sie natürlich im Zusammenhang mit einer finanziellen Unterstützung, wobei ich das vielleicht noch etwas relativieren muss – Herr Kollege Maurer wird Ihnen das sicher morgen auch noch ausführen -: Der Bundesrat gibt einem Bankenconsortium eine Garantie. Die Zinsen sind Marktzinsen. Die Bedingungen unserer Covid-Kredite sind also deutlich besser und einfacher, als was wir hier ausgehandelt haben. Trotzdem, ich komme zurück: Dafür, dass Sie sich hier klimapolitische Überlegungen machen, habe ich allergrösstes Verständnis.

Warum wird Ihnen der Bundesrat die beiden Minderheiten trotzdem zur Ablehnung empfehlen? Das hat folgende Gründe:

Ich sage zuerst etwas zur Minderheit I (Mazzone): Es ist vielleicht interessant zu wissen, dass die Verbindung Genf-Zürich eine Forderung des Kantons Genf war. Das war 1998, als sich die Swissair aus Genf zurückzog. Man hatte in Genf Angst, dass Genf eben nicht mehr an die Welt angebunden wäre, und hat explizit gefordert, dass die Swissair regelmässig nach Genf kommt, um Fluggäste abzuholen, sie nach Zürich und von dort aus auf die interkontinentalen Flugstrecken zu bringen. Ob das heute noch gleich ist und ob das weiterhin eine



Forderung von Genf wäre, das wissen wir alle nicht. Was wir aber wissen, ist, dass ein ähnlich lautender Antrag wie der Antrag der Minderheit Mazzone auch im Rahmen des CO₂-Gesetzes schon eingebracht und dort abgelehnt worden ist.

Damit komme ich jetzt eigentlich zur Problematik: Sie sind hier in der dringlichen Gesetzesberatung, und eine solche Bestimmung, die für die Kantone doch wichtig ist, müsste aus Sicht des Bundesrates mindestens eine Vernehmlassung durchlaufen, damit man eben sieht, was die Vor- und

AB 2020 S 205 / BO 2020 E 205

Nachteile sind. Sie vertreten den Kanton Genf, aber wir müssen solche Fragen sicher auch mit dem Regierungsrat diskutieren können. Deshalb bleibe ich bei dem, was ich Ihnen bereits beim Eintreten gesagt habe: Im dringlichen Recht hier, denke ich, sollten Sie zurückhaltend sein, solche Elemente einzubringen – bei allem Verständnis. Sie sagen, jetzt gibt man Geld, dann soll man auch etwas verlangen. Aber wir sind der Meinung, das ist eine Frage, die Sie im CO₂-Gesetz regeln müssen.

Im CO₂-Gesetz haben Sie, hat Ihr Rat ja im letzten Herbst eine Flugticketabgabe eingeführt, eine Lenkungsabgabe, mit der Sie explizit zwei Ziele erfüllen wollen. Das eine Ziel ist sicher, dass, sage ich mal, unnötige Flüge möglichst unterlassen werden; das ginge dann schon in Richtung der 80 Prozent von Herrn Ständerat Zopfi. So explizit haben Sie es nie gesagt, aber die Meinung dieser Flugticketabgabe ist natürlich, dass sie lenkt. Die andere Form der Lenkung ist, dass mittlere und kürzere Strecken wenn möglich nicht mit dem Flugzeug, sondern mit anderen Transportmitteln, am besten mit dem Zug, zurückgelegt werden. Ich denke, mit dieser Lenkungsabgabe, die Sie beschlossen haben und die dann gleichzeitig auch Gelder in den Klimafonds bringt, mit denen dann unter anderem auch die Luftfahrt unterstützt werden kann, um zum Beispiel andere Treibstoffe zu entwickeln, haben Sie in einem Gesamtkontext wichtige und aus Sicht des Bundesrates auch gute Entscheidungen gefällt. Ich denke, es ist wichtig, auch für all jene, die sich hier engagieren und Verständnis haben, dass Sie dann bei der CO₂-Gesetzgebung wirklich aufzeigen, dass es eben nicht ein Entweder-oder ist, sondern dass man in diesem CO₂-Gesetz auch für die Luftfahrt klimapolitische Massnahmen beschliessen und sie dann auch entsprechend durchsetzen kann.

Zum Antrag der Minderheit II (Zopfi): Ja, ich muss Ihnen sagen, es ist tatsächlich ein bisschen ein Zielkonflikt. Wir haben ja dieses Geld, diese Mittel an die Swiss an Standortauflagen geknüpft. Wir haben ihnen gesagt: Wenn wir euch schon Geld geben, dann müsst ihr aber wirklich auch von Zürich aus fliegen oder Zürich bedienen. Sie sagen eigentlich: Wir möchten gar nicht mehr so viel, 80 Prozent wären für uns genug. Der Bundesrat – Sie haben es vorhin aus der Finanzkommission und auch aus der KVF gehört – hat verhandelt und gesagt: Wenn es Geld gibt, dann wollen wir eine Entwicklung des Flughafens Zürich analog zu anderen Hubs, die durch die Lufthansa betrieben werden; wir wollen da nicht plötzlich noch abgehängt werden.

Es ist nun die Frage: Ist das ein Zielkonflikt, ist das ein Widerspruch? Kann man, wenn man grundsätzlich der Meinung ist, es solle weniger geflogen werden – 80 Prozent oder vielleicht noch weniger –, sagen, es braucht eine andere Preispolitik, wie sie auch Herr Ständerat Français aufgebracht hat, eben eine Preispolitik, die auch die wahren Kosten besser abbildet? Ich bin der Meinung, mit dem CO₂-Gesetz haben Sie das Instrument, diese Einflussnahme zu ermöglichen. Dann gilt für alle das Gleiche, nicht nur für die Luftfahrtgesellschaft, die vom Bund Geld bekommt, sondern es gilt für alle, die in der Schweiz Flüge anbieten respektive die Schweiz anfliegen oder aus der Schweiz wegfliegen. Dafür gilt ja diese Flugticketabgabe.

Deshalb auch hier ein erster Punkt: Das müsste in eine Vernehmlassung gehen, das können Sie jetzt aus unserer Sicht nicht einfach so in dringlichem Recht beschliessen. Zweiter aus meiner Sicht wichtiger Punkt: Machen Sie Klimapolitik, auch für die Luftfahrt, aber machen Sie sie am richtigen Ort, d. h. im CO₂-Gesetz.

Das sind die Gründe, weshalb der Bundesrat die Minderheitsanträge zur Ablehnung empfiehlt.

Ich gehe noch kurz auf die Frage von Herrn Ständerat Schmid ein: Diese Frage der Rückerstattung muss international gelöst werden. Es gibt einen Vorschlag der Europäischen Union, der in Diskussion ist. Es geht um eine Rückzahlungsfrist von zwölf Monaten, während der Voucher möglich sind. Man sagt mir, eine EU-Lösung sei in den nächsten ungefähr zwei Wochen, also demnächst, zu erwarten; die Schweiz wird diese Regelung dann übernehmen. Wir engagieren uns selbstverständlich dort auch im Rahmen unserer Möglichkeiten für eine konsumentenfreundliche Regelung.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Minderheit I ... 13 Stimmen

Dagegen ... 28 Stimmen

(4 Enthaltungen)



Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Minderheit II ... 7 Stimmen

Dagegen ... 31 Stimmen

(7 Enthaltungen)

Art. 102a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Wünschen Sie das Wort, Herr Engler?

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Ich verzichte auf Ausführungen hierzu, zumal wir in der Eintretensdebatte den Geltungsbereich bzw. die Voraussetzungen bereits diskutiert haben. Hier gibt es aber einen Einzelantrag von Herrn Kollege Sommaruga.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Antrag Sommaruga Carlo betrifft Artikel 102b. Wir stimmen nun über die Ausgabenbremse bei Artikel 102a ab.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe ... 46 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 102b

Antrag Sommaruga Carlo

Titel

Gleichbehandlung

Text

Bei der Gewährung von Darlehen, Bürgschaften, Garantien und Hilfszahlungen an die Landesflughäfen oder an Unternehmen, die Dienstleistungen in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung erbringen, oder bei Beteiligungen an diesen Flughäfen oder Unternehmen ist der Bundesrat verpflichtet, die Landesflughäfen (Zürich, Genf und Basel) gleich zu behandeln und dabei die regionale Bedeutung der Flughäfen für die Wirtschaft und den Tourismus sowie die lokalen Besonderheiten wie beispielsweise das internationale Genf zu berücksichtigen.

Art. 102b

Proposition Sommaruga Carlo

Titre

Egalité de traitement

Texte

Lors de l'octroi de prêts, de cautionnements, de garanties, de versements d'aide ou de participation, aux aéroports nationaux ou à des entreprises qui fournissent des services dans les domaines des services d'assistance en escale et de l'entretien des aéronefs, le Conseil fédéral est tenu à garantir l'égalité de traitement des aéroports nationaux (Zürich, Genève et Bâle) et à prendre en compte l'importance régionale des aéroports pour l'économie, le tourisme et les particularités locales, comme par exemple la Genève internationale.

Sommaruga Carlo (S, GE): Ma proposition individuelle est intitulée "Pour l'égalité de traitement". Elle vise en fait à garantir une égalité de traitement entre les différents aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle, ceci dans le cadre de



AB 2020 S 206 / BO 2020 E 206

l'octroi de prêts, de cautionnements ou de garanties de versements, d'aides ou de participations, afin que, finalement, il n'y ait pas de disparités. Ma proposition vise à garantir une égalité de traitement des aéroports et également des entreprises qui exploitent l'entretien des avions, voire des services d'assistance en escale. Cette proposition ne concerne pas le financement de lignes aériennes.

La motivation de ma proposition est la suivante. Il y a, à Genève et dans la région lémanique, la crainte qu'il y ait un déclassement de l'aéroport de Genève par rapport à l'aéroport de Zurich.

Vous me direz que ce sont des fantômes. Non, ce ne sont pas des fantômes. Nous avons vécu à Genève, dans les années 1990, une situation dramatique où l'on a vu progressivement le départ de Swissair, qui a peu à peu dégagé tous ses vols de Genève et les a placés à Zurich. Puis, lorsqu'il y a eu le "grounding", l'aéroport de Genève et la région lémanique ont finalement été laissés de côté et se sont trouvés seuls.

Il a fallu que Genève trouve un modèle d'affaires qui lui permette de faire fonctionner son aéroport. Le modèle d'affaires, vous le connaissez – et d'ailleurs, ce n'est peut-être pas le meilleur et c'est problématique –, c'est celui d'avoir trouvé une compagnie "low cost" qui n'est d'ailleurs pas très compatible avec les objectifs de développement environnemental et la politique climatique. Mais l'aéroport de Genève n'avait pas le choix.

Aujourd'hui, on a à Genève un aéroport qui dessert quand même l'économie locale, qui est important pour la zone touristique qui s'étend de la région lémanique au canton du Valais et remonte jusqu'à Neuchâtel. Il faut donc faire en sorte que cet aéroport puisse être traité de la même manière que les autres.

Vous me direz que c'est une évidence et qu'il n'y a pas besoin de l'inscrire dans la loi. Le problème, c'est que c'est un réflexe de majoritaire. Il est important que l'on inscrive ce principe d'égalité dans la loi pour que, dès maintenant et à l'avenir dans le droit d'urgence, le Conseil fédéral en tienne compte lorsqu'il prend des décisions.

Il n'y a aucune incidence concrète sur la politique immédiate, cela je vous le concède, mais cela pourra s'appliquer ultérieurement si la crise du coronavirus se poursuit et que des mesures doivent encore être prises, ceci afin que Genève ne soit pas hors course.

Je rappelle que l'Aéroport international de Genève a fait un effort propre important en lançant un emprunt public qui a été un succès, puisqu'il lui a permis de collecter 300 millions de francs pour pouvoir faire face à ses obligations. On voit donc bien que l'aéroport de Genève ne quémande pas l'aide de la Confédération. Mais si la Confédération se mobilise, il faut qu'elle le fasse de manière équitable à l'égard de l'ensemble des aéroports. Je pense que cela doit dès lors être inscrit dans la loi, que ce soit pour les mesures Covid-19 ou pour l'avenir.

La deuxième partie de ma proposition a pour objectif d'éviter que cette disposition ne devienne caduque avec la fin des mesures de lutte contre le Covid-19. Je demande qu'elle reste définitivement inscrite dans la loi.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Die Kommission konnte diesen Antrag nicht beraten, weil er noch nicht vorlag, als die Kommission tagte.

Was gibt es dazu zu sagen? Die Bestimmung verlangt eine Gleichbehandlung bei der Gewährung von Darlehen, Bürgschaften, Garantien und Hilfszahlungen an die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel. Wir hoffen ja alle, dass es nicht zu einem nächsten Fall kommt, bei dem die Luftfahrtunternehmungen unterstützt werden müssten. Es stellt sich aber die Frage, ob mit der vom Dringlichkeitsrecht geforderten Befristung nicht schon ein Problem entsteht, denn diese Bestimmung fiel unter das Dringlichkeitsrecht. Dieses ist befristet auf die Zeit bis 2025. Ab 2026 ist es ausser Kraft. Das ist ein formeller Einwand dagegen.

In materieller Hinsicht gilt es zu beachten, dass von den Finanzhilfen an die flughnahen Betriebe vor allem die Flughäfen Basel und Genf profitieren werden, da Easyjet vor allem in Basel und in Genf das grösste Passagiervolumen abfertigt und befördert. Insoweit ist es nicht so, dass hier eine Lex Zürich gemacht wird. Es können durchaus auch andere Flughäfen davon profitieren. Mit der Bestimmung wäre die Verhandlungsmacht des Bundesrates eingeschränkt, wenn es in einem künftigen Fall wieder notwendig würde, mit Fluggesellschaften beziehungsweise mit flughnahen Unternehmungen Verhandlungen über Staatshilfen zu führen.

Ich kann mangels Diskussion in der Kommission nur die Ablehnung beantragen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Herr Ständerat Sommaruga hat gesagt, er möchte sicher sein, dass man nicht nur von Gleichbehandlung spricht, sondern dass man sie dann auch ausführt. Ich kann Ihnen sagen, der Bundesrat hat jetzt in diesem Geschäft bereits den Tatbeweis erbracht. Wir haben für die Unterstützung der Swiss und von Easyjet genau die gleichen Bedingungen gestellt. Wir haben die gleichen Abklärungen gemacht. Wir haben gesagt, welches die Voraussetzungen sind: subsidiäre Hilfe; das Geld muss in der Schweiz bleiben. Wir haben auch die finanzielle Situation dieser beiden Unternehmen angeschaut, und



ich habe es eingangs gesagt: Wir sind dann zum Schluss gekommen, dass für die Swiss das nötig ist, was wir Ihnen im Rahmen dieses Kredits vorschlagen. Was für Easyjet infrage kommt, ist – das ist dann erst noch günstiger für sie –, einen Covid-Kredit-Antrag zu stellen, wenn sie das wollen und wenn sie natürlich dann auch bereit sind, die entsprechenden Bedingungen zu erfüllen. Aber wir haben an die beiden Unternehmen wirklich die genau gleichen Anforderungen gestellt.

Was nun diese flugnahen Betriebe anbelangt, für die Sie auch die Gleichbehandlung sichergestellt haben möchten, so habe ich dafür Verständnis. Ich kenne die Geschichte in Genf. Jemand hat mir gesagt, das sei ein Trauma. Ja, da ist etwas zurückgeblieben, und deshalb habe ich auch Verständnis. Ich kann Ihnen einfach sagen, dass ich mit dem Kanton Genf Kontakt gehabt habe. Die Vertreter des Kantons Genf haben die Lösung mit dieser möglichen Auffanggesellschaft, wie wir sie jetzt für die flugnahen Betriebe vorgesehen haben, explizit begrüsst und explizit auch gesagt, das sei auch und besonders auch im Interesse von Genf. Das Gleiche gilt für Basel, weil ja Easyjet diese beiden Flughäfen bedient und diese Unterstützung genau dort erfolgt, wo Easyjet auch abfertigt.

Ich bin also der Meinung, dass das, was wir Ihnen heute gesagt haben, dass das, was wir mit dieser dringlichen Vorlage zu tun gedenken, dem entspricht, was Sie hier fordern.

Das andere Element ist das Rechtliche; der Kommissionssprecher hat es bereits erwähnt. Sie möchten hier in eine befristete Vorlage, die jetzt in dringlichem Recht behandelt wird, eine Bestimmung hineinschreiben, die eben nicht befristet sein soll. Da sind wir der Meinung, dass das ein Gesetzgebungsverfahren mit Vernehmlassung durchlaufen müsste. Es sollte nicht jetzt in dringlichem Recht als etwas Unbefristetes aufgenommen werden. Aber ich denke, indem Sie den Antrag gestellt haben, haben Sie mindestens auch die Aussagen des Bundesrates dazu gehört, was hier geplant ist. Die Gleichbehandlung im Umgang mit diesen flugnahen Betrieben ist vom Bundesrat wirklich genau so gemeint und wird auch durchgesetzt.

Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Sommaruga Carlo ... 12 Stimmen

Dagegen ... 27 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Art. 103 Abs. 1 Bst. a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 103 al. 1 let. a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Zuhanden der Redaktionskommission: Es geht ja alles so schnell, da

AB 2020 S 207 / BO 2020 E 207

können auch Fehler passieren. In der französischen Fassung fehlt bei Artikel 103 Absatz 1 Buchstabe a der Begriff der Finanzhilfen, der "aides financières". Das müsste durch die Redaktionskommission noch ergänzt werden.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Sommaruga Carlo

Abs. 2

Es tritt am ... (Tag nach der Annahme) in Kraft und bleibt bis zum 31. Dezember 2025 wirksam, danach sind alle darin enthaltenen Änderungen hinfällig, ausser Artikel 102b, der in Kraft bleibt.



**Ch. II***Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Sommaruga Carlo**Al. 2*

Elle entre en vigueur le ... (jour suivant son adoption) et a effet jusqu'au 31 décembre 2025; dès le jour suivant, toutes les modifications qu'elle contient sont caduques, sauf l'article 102b qui reste en vigueur.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Ich möchte noch etwas von der Bundeskanzlei ausrichten. Es geht nämlich um die Frage eines allfälligen Referendums gegen den dringlichen Erlass.

Das Inkrafttreten dieses dringlichen Erlasses ist für den Tag der Verabschiedung vorgesehen. Wenn also am Mittwoch die Schlussabstimmungen stattfinden, tritt dieses Gesetz und damit die Grundlage für die Finanzhilfen in Kraft. Die Publikation des Gesetzes kann allerdings erst nachgelagert erfolgen, voraussichtlich am 2. Juni. Zu diesem Zeitpunkt ist die Verordnung über den Fristenstillstand bei Volksbegehren wieder aufgehoben. Es besteht natürlich die Möglichkeit, ein Referendum auch gegen dieses Gesetz zu verlangen bzw. Unterschriften dafür zu sammeln, aber beginnend mit der Publikation, die erst am 2. Juni erfolgen wird.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission**Adopté selon la proposition de la commission*

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Frau Bundespräsidentin Sommaruga verzichtet auf das Wort. Sie kann ja auch zufrieden sein. (*Heiterkeit*)

Gemäss Artikel 77 des Parlamentsgesetzes wird die Dringlichkeitsklausel von der Gesamtabstimmung ausgenommen. Über die Dringlichkeitsklausel wird erst nach erfolgter Differenzbereinigung beschlossen. Ziffer II wird also von der Gesamtabstimmung ausgenommen.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 39 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(2 Enthaltungen)